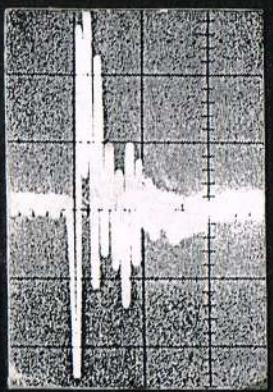
URBAN ISSUE SYNDROM #4



[miasto jest potężnym organizmem, złożoną komórkową istotą, zmienia się, ewoluuje, obumiera, odżywa na nowo, aż do ostatecznego kresu, tak jak nasze ludzkie ciała. miasto posiada jakąś wewnętrzną siłę napędową, która nigdy nie ulega degradacji, jest duszą, zaklęciem zbioru w całość, w życie, tajemnicą przemienienia. misterna konstrukcja samouzupełniania się poszczególnych części, niedostępna podczas zwykłych spacerów, w drodze do pracy. twarz miasta mieszka gdzieś za parawanem naszych codziennych wędrówek tymi samymi ulicami, nieznośną monotonią płyt chodnikowych i ukaże się dopiero wtedy, gdy skierujesz się w drugą stronę, tam, skąd pochodzi pył, gdzie wytwarza się smary, gdzie skowyczą maszyny i przelewają ścieki. wtedy to barokowe ciało pręży się, wygina, pozwala dostrzec najintymniejsze zakamarki. to czym dla mnie jest poznawanie miasta, to właśnie chodzenie w takie miejsca. miejsca decydujące o naszej codziennej egzystencji, wygodzie, komunikacji, o wszystkich tych oczywistościach, które zastaliśmy przychodząc na świat.]

syndrom.fala@wp.pl

innerwar@wp.pl

Niniejsza broszura stanowi kontynuację serii pt: „SYNDROM". W odróżnieniu od poprzednich numerów zine's, powstała w kooperacji z Dan. i jest niemal w całości poświęcona opisom miejsc, które mają dla nas szczególne znaczenie. Kilka tekstów na temat rezerwatów pojawiło się już w poprzednich częściach. Tutaj znalazły się najświeższe i te, których nie zamieściliśmy wcześniej. Nie da się na łamach kilku kartek zawrzeć tych wszystkich materiałów. Opisów, zdjęć i wrażeń zgromadziliśmy wiele. Można złożyć z tego obszerną książkę. Być może w przyszłości taka powstanie. Na razie musisz się zadowolić tą niezbyt wyczerpującą lekturą. Nasza percepcja miasta, jako naszego naturalnego środowiska została dobrze ujęta we wstępie. Trwa nieprzerwanie fascynacja strukturą przemysłową, estetyką przestrzeni zurbanizowanej i zdegradowanej. Stosunek do powyższych, chce mi się wyrazić jednym słowem: „uwielbienie". Jak zwykle liczymy na odzew i zainteresowanie tematem. Gdzieś obok znajdziesz adresy kontaktowe. W razie potrzeby pisz. Propagowanie poznawania miasta od jego prawdziwej strony jest konieczne. To kwestia tożsamości i świadomości. Issue dedykujemy wszystkim przyjaciołom związanym z tą inicjatywą.

Kraków, X.2003

drugiego dnia bóg stworzył człowieka, trzeciego dnia człowiek zabił boga, czwartego dnia człowiek zbudował fabrykę.

Huta Królewska w Chorzowie

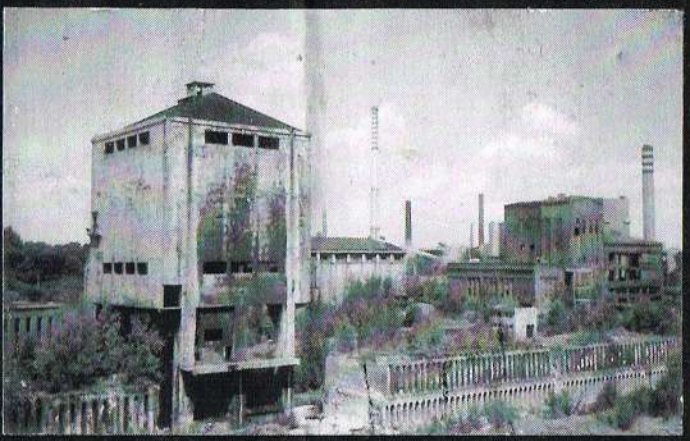
Budowę tego przemysłowego molocha zainicjował niejaki Baildon, szkocki inżynier w roku 1798, jednak oficjalne otwarcie potwierdzone spustem surówki z jednego z dwóch pierwszych ogromnych pieców nastąpiło dopiero 25 października 1802 . Huta zaczyna tętnić stalowym życiem, wylewa z siebie materiał formowany w szyny, obrasta w pracowniczą wierność i ciągle się rozwija. W 1862 powstaje tam nowoczesna walcownia produkująca szyny o profilu podobnym do dzisiejszego, pierwsza taka na Śląsku. W okresie II Wojny Światowej zakład intensywnie eksploatują naziści, produkują tam, jak łatwo się domyśleć, swoje maszyny do uprawiania racjonalnej polityki i narzędzia utrzymywania przewagi.
Potem na krótki czas aktywność zakładu została zahamowana, by odżyć znowu 18 kwietnia 1945r. kiedy to komuniści i kapitaliści zaczynali dostawać pierdolca na punkcie wszystkiego, co duże, warczy i dymi. Gdybyście żyli w pobliżu huty zaraz po wojnie z pewnością nawdychalibyście się wydalanych z jej przepastnych kominów wszelkiego rodzaju syfiastych wyziewów i smrodu. Obywatel w świątyni boga pracy wdychał jego zatrutą ewngelię, dusił się codzienną szprycą jadowitej krwi z rozgrzanego pieca. Łeb roztrzaskany na podłodze montowni oznaczał kres boga, obywatela, towarzysza, montera. Zanim to się jednak stało i majster zdążył zakopać zakrwawiony młotek, dokonała się w hucie modernizacja: zlikwidowano część surowcową, rozbudowano Dział Akcesorii Kolejowych , wprowadzano nowe rozwiązania technologiczne, zreorganizowano życie zakładu, huta dostała nowe imię - Kościuszki. Dzisiaj pracownik kasuje przepustkę, a duża część zabudowań pozostaje opuszczona. Tam właśnie idziemy - przypomnieć świątyni o ludziach.

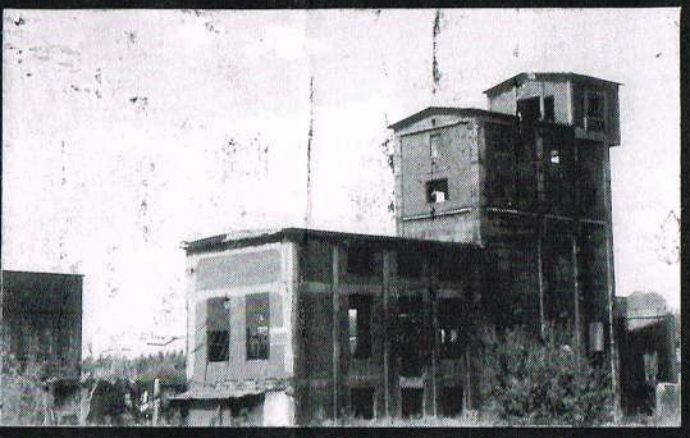
Wchodzimy od strony torów kolejowych do nieczynnej, niepilnowanej części zakładu, z boku ciągnie się rurociąg. Wzdłuż poplątanych rur potem przez niski murek i już znajdujemy się w otoczeniu wysokich budynków. Ze ściany wita nas napis: "teren poprzemysłowy-wstęp wzbroniony", podpisano: "dyrektor". Znajdujemy tylko dom administracji, murowany, opuszczony o ścianach pokrytych rozmazaną czerwoną farbą jakby były świadkami okrutnych zbrodni, dyrektora ani śladu. Dalej znajdują się ciekawsze obiekty - opuszczone hale i zabudowania przemysłowe. Cały obiekt jest tak ogromny, że możnaby tu spędzić kilka dni i jeszcze nie poznać wszystkiego.
Nad kompleksem gromadzą się ołowiane chmury, jak znaki zaproszenia do wnętrza, wchłonięcia atmosfery miejsca. Zawsze kiedy eksploruję opuszczone budynki staram się wyczuć ich niewidzialny rytm, dać sie ponieść lekkim drganiom, wibrującej mowie. Teraz też trzeba zamknąć się w sobie żeby pył mógł swobodnie osiąść na butach.
W pierwszej hali podłużne okna odsłaniają niewiele przestrzeni na zewnątrz, masywne ściany robią przytłaczające wrażenie, po podłodze walają się śmieci, pojedyńcze metalowe części, zalega gruz. Z podłogi zieją ogromne dziury. Kiedyś stały tu urządzenia podtrzymujące skomplikowane przemysłowe procesy, uwijali się robotnicy reanimujący każdego dnia swoim oddechem ponure maszynowe wnętrza. Teraz w tym śmietnisku nie ma już nikogo oprócz nas i złomiarzy wytrwale rozwalających ściany pięciokilowymi młotami. Z dużego pomieszczenia drzwi prowadzą do zalanej hali z małymi oknami pod sufitem. Rzadkie światło odbite w wodzie daje niesamowite efekty wizualne: pasy białego światła przesycone przez drobną

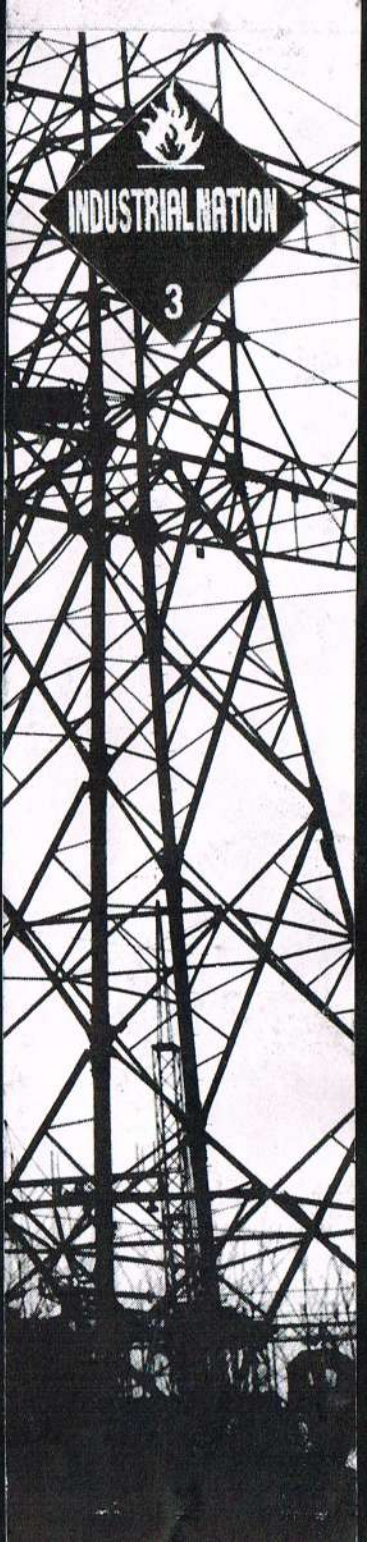
kratę okien szatkują zwierciadło wody na drobne symetryczne elementy, rzut kamienia rozmywa kwadraty, które nigdy nie wracają do poprzedniego położenia, jak jakaś cholerna, maszynowa łamigłówka nigdy niepowtarzających się kartek perforowanej księgi. Wszystkie wnętrza przypominają katedrę, brakuje tylko ołtarzy z poskręcanej stali i generatora wyśpiewującego swoją obłąkaną mantrę.
Żeby zobaczyć opuszczony teren w całej okazałości, trzeba wspiąć się na wysoki obiekt, którego przeznaczenia nigdy nie udało mi się odgadnąć. Wspinanie sie po schodach jest w miarę bezpieczne, bo beton jest dosyć solidny i się nie rozsypuje, dalej jest już znacznie gorzej. Na sam szczyt trzeba przejść po cienkiej, chwiejącej się płycie z wyłażącymi elementami zbrojenia. Do podłogi pod mostkiem jest jakieś 15 metrów. Można iść zawsze drugim, po śladach kolegów, chociaż nigdy nie wiadomo czy pierwszy nie poluzował płyty na tyle, że wpadniesz w dziurę i zostaniesz w hucie na zawsze. Na samym szczycie obszerny taras jakby specjalnie z przeznaczeniem widokowym, Da się stamtąd zobaczyć miejsce przemysłowego kultu. Dwa owalne kształty wyrastają nagle z ziemi. Na wbitych w ziemię słupach jak kamiennych megalitach ułożono poziomo łączenia, w środku spirala labiryntu z rur poskręcanych symetrycznie w przypływie pasji jakiegoś nieskrępowanego umysłu. Obok taka sama konstrukcja, ale zamiast mozaiki labiryntu pionowo wrośnięte w ziemię nagrobki. Czy tutaj kogoś pochowano? A może każda zapomniana ziemia buduje cmentarz żeby nie zapomnieć o sobie samej. Na cmentarzu ty nie zapomnij się pomodlić: przy piecu, przy kotle, z szuflą w ręce, w skwarze, dusznej spiekocie- w surówce zanurz spragnione ręce.

Kto w przyszłości rozwali wymarłą hutę? Może będą to złomiarze-korniki albo zwykła hołota-strefa obserwuje wszystkich swoim zbrojonym okiem.

Daniel



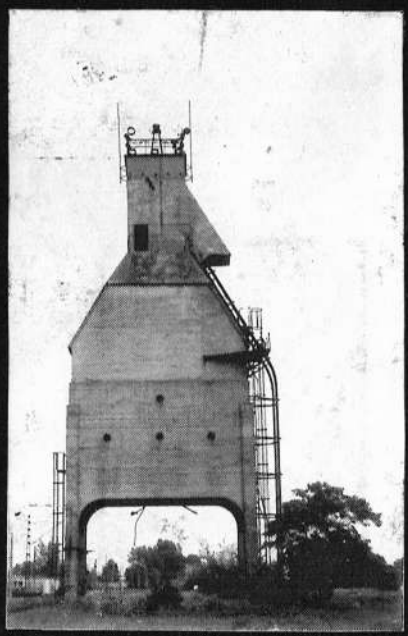




(TAM GDZIE ŚPIĄ LOKOMOTYWY)

Jako dziecko często obserwowałem przejeżdżające w pobliżu domu pociągi. Potrafiłem godzinami wystawać w oknie lub czaić się w sąsiedztwie torów na nadjeżdżającą lokomotywę. Długie składy złożone z dziesiątek wagonów oglądało się jak film. Najatrakcyjniejsze były oczywiście lokomotywy parowe, które w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych ze względów oszczędnościowych przywrócono na tory. Stalowe smoki wypluwały chmury dymu i pary. Ich wydzieliny zasnuwały całą okolicę. Zapach palonego węgla wdzierał się przez uchylone okna do domu. Pracy parowozów towarzyszyły ekscytujące efekty dźwiękowe. Była też krótka zarośnięta krzakami bocznica, na której stały zardzewiałe wózki i drezyny. To było ulubione miejsce spędzania czasu. Granice naszego terytorium zabaw wyznaczały szyny, krawędzie dachów magazynów i rowy wzdłuż torów. Pomiędzy bocznicami zalegały sągi podkładów kolejowych, śrub do przykręcania szyn i stalowych podkładek. Uwielbiałem zasypiać wsłuchując się w hałas przybliżających się i oddalających od stacji pociągów. Z czasem rozwijałem zainteresowanie koleją. Z upływem czasu pogłębiałem wiedzę o jej tajnikach, zadawałem sobie nowe pytania. W końcu największą zagadką stała się tajemnica produkcji i magazynowania taboru. Zastanawiałem się co się dzieje z lokomotywami po dotarciu do celu? Gdzie śpią elektrowozy? Gdzie odpoczywają? W jakich warunkach przebywają na zapleczu końcowej stacji?
To samo dotyczyło tramwajów miejskich, sieci energetycznej, wodociągowej, systemu odprowadzania ścieków. Pragnąłem poznać źródło tych instalacji, ich mózg, serce, układ nerwowy...

Kompleks stacji Kraków Płaszów i Kraków Prokocim stanowi jedną z największych baz kolejowych w Polsce. Na planie przestrzennego zagospodarowania miasta widnieje podłużna granatowa plama, wcinająca się w ostrym końcem w jego substancję. W tej strukturze pretenduje nawet do rangi dominanty. W rzeczywistości znaczna część terenu nie jest zagospodarowana. Nieczynne bocznice zarastają dziką roślinnością. Połowa stacji towarowej w Prokocimiu przypomina gigantyczne pole chwastów. W latach świetności kolei czynne były wszystkie bocznice, tętniło życie przy robotniczych barakach, działała tzw. „wieża amerykańska", której żelbetonowy szkielet widnieje na horyzoncie obok bloku wieży ciśnień. „Wieża amerykańska" nazywana przez kolejarzy też „bunkrem" to w istocie silos służący do napełniania tendrów w parowozach węglem. Jest wysoki na około 20m., obleczony pajęczyną rur i drabinek technicznych. Z większej odległości jego masywne ciało przypomina sylwetkę gigantycznego robota, wielki pomnik, rzeźbę. W Polsce wybudowano trzy takie obiekty. Wiem, że jeden z nich istnieje gdzieś w Trójmieście, o trzecim nie znalazłem informacji. Futurystyczna konstrukcja bunkra kontrastuje wyraźnie z kształtem pobliskiej wieży ciśnień, przypominającej basztę średniowiecznego zamku. Drzwi otwarte! Wewnątrz obudowana ścianą ciemna klatka schodowa – stanowi jak gdyby basztę w baszcie Na parapetach okiennych, gzymsach i tarasach poszczególnych kondygnacji gnieżdżą się dzikie gołębie. Materiał z ich gniazd przez lata opadał na podłogę, aż w końcu utworzył warstwę grubą na przeszło metr. Osadzona na patykach skorupa ptasich odchodów potwornie śmierdzi. Odór jest tak silny, że trudno wewnątrz wieży wytrzymać dłużej niż kilka minut.



Idę wzdłuż torów przeciskając się przez układ stojących na bocznicach wagonów. Są to głównie węglarki, ale dalej widać cały skład przeznaczonych na złom chłodni. Raz po raz mija mnie elektrowóz, manewrujące spalinówki. Grzeją silniki potężne ET 41, słychać zgrzyt hamulców, kół ocierających o szyny na zwrotnicach. Napisy na kadłubach wagonów informują o ich stacji macierzystej, o masie, funkcji, roku produkcji. Przewijają się nazwy: „Kraków Nowa Huta", „ZNTK Prokocim", „Zakłady Azotowe Puławy", „Kopalnia Siarki Grzybów", są polecenia: „ostrożnie przetaczać", symbole łatwopalności i toksyczności na grzbietach cystern.

Z platformy stalowego wiaduktu świetnie widać maszyny przed hangarem. Wśród starych ET 21 dogorywa korpus powypadkowej ET 22. To ofiara katastrofy jaka miała miejsce kilka lat temu w okolicach Gliwic. Ma zmiażdżoną kabinę, wybite okna. Blaszana skóra powyginała się we wszystkie strony. Błąd omylnego człowieka spowodował śmierć zdanej na jego łaskę maszyny. Kilkanaście sekund zajęła mi wspinaczka po połamanej masce. Już jestem wewnątrz. W chwili wypadku maszynista musiał schronić się w korytarzu w środku kadłuba. To część najbardziej odporna na zgniecenia. Muszę stąd szybko odejść. Nawet nie mam czasu na penetrowanie szafek technicznych. To przecież teren strzeżony i w każdej chwili mogę zostać namierzony. Sokiści patrolują teren w poszukiwaniu złodziei złomu. Wpadka mogłaby się skończyć kłopotami. Wątpię czy zrozumieliby moje intencje.

Pomiędzy torami niszczeją opuszczone budynki. Są to właściwie obłożone blachą drewniane baraki dla robotników. Przez wybite okno można się wsunąć do środka. Wewnątrz mnóstwo starych druków, zapleśniałych ubrań, kurtek kolejowych. Są podarte dzienniki dróżników przejazdowych, regulaminy, rozkłady jazdy.... Wśród zwałów kolejowej garderoby leżą nawet czarne lateksowe spodnie. Wyglądają jak towar wprost z półki „sex shopu". Najatrakcyjniejszym łupem pada zastawa stołowa: talerze z nadrukami „pkp". Zapach stęchlizny przesiąka szybko ubranie. Moja pancerna kurtka śmierdziała przez następne kilka godzin. Również zrabowane dokumenty wydzielają ten odór.

Równie nieprzyjemna woń panuje na pokładzie starych wagonów osobowych. Stoją na samym końcu stacji. Przeznaczone do kasacji czekają na datę egzekucji. Napisy pozostawione na ścianach, w korytarzu i toalecie świadczą, że wagon był używany jeszcze trzy lata temu. Jest też pocięty palnikami wrak. Rozerwana burta wygląda na trafioną pociskiem. Z wnętrza wysypały się fragmenty siedzeń, drewnopodobnych oklein, aluminiowych półek. Wreszcie mogę zajrzeć do szafek technicznych, mogę otworzyć skrzynkę z bezpiecznikami, dowiedzieć się co kryje się pod podłogą, w warstwach ściany i za siedzeniami. Mam przed sobą szkielet wagonu z wyprutymi wnętrznościami ! Do tej pory wagon był dla mnie tylko środkiem transportu, szczelnym, ciepłym pudełkiem,... miejscem gdzie podczas podróży można porozmawiać, czytać książkę i obserwować przez okna umykający krajobraz. Teraz rozkładam go wzrokiem na części. Demontuję każdą jego warstwę, zagłębiam się w instalacje... przestał być tajemnicą.

Do lokomotywowni prowadzi wąska ulica wciśnięta pomiędzy zarośla i mur fabryki kabli. Teoretycznie Zakład nie jest ogólnodostępny ale kolejarze przymykają oko gdy widzą, że mają do czynienia z kimś zainteresowanym tematem. Na jego terenie zachowała się historyczna zabudowa: wieża ciśnień, budynki gospodarcze i urządzenia służące do uzupełniania wody w zbiornikach lokomotyw. Na stalowych syfonach widać symbole austriackich firm. Jest też hangar z tzw. „wachlarzem" czyli ruchomą nastawnicą. Lokomotywa wjeżdża na stalowy obrotowy pomost, a mechanizm nastawia ją na właściwy tor.

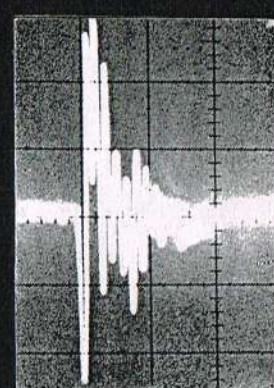
W halach panuje specyficzna atmosfera: półmrok, zapach smarów, zbiorniki z różnymi substancjami. To tutaj „odpoczywają" lokomotywy. Przeciętny pasażer pociągu nie zastanawia się jak wygląda baza elektrowozów. Podróżując koleją przenosi się tylko z miejsca na miejsce. Wchodząc do wnętrza hangaru odczuwam bliskość zapracowanych maszyn, ich ciężki oddech, pot... Tutaj mogę po prostu je dotknąć nie narażając się na wypadek. Mogę wdrapać się po drabince na pokład, zajrzeć do kabiny a nawet zasiąść za pulpitem sterowniczym. Tutaj EP 07 jest czymś innym niż tylko obserwowanym z odległości pędzącym pojazdem. Tutaj jest poskromioną, masą stali, nieruchomą, zastygłą, absolutnie uzależnioną od woli człowieka.

Maszynista zupełnie inaczej postrzega lokomotywę niż przypadkowi pasażerowie. Elektrowóz nie jest dla niego tylko oglądanym z zewnątrz środkiem komunikacji. Jest z nim związany w sposób emocjonalny Przewiduje jego zachowania, zna każdy jego kaprys, w czasie pracy stanowi z maszyną jeden spójny organizm.

W Płaszowie stacjonują lokomotywy EU-07, szybkie EP-09, spalinówki SM 42, jest też stary nieczynny „Rumun" i mała manewrowa SM 03. Na bocznym torze są eksponowane parowozy: Pt 47, Ty 2, Ty 51. W ciągu swojej służby przebyły tysiące kilometrów, teraz rdzewieją na bocznicy. Najlepiej zachowanym eksponatem jest parowóz Tkt 48 – „Tenderlokomotive" z lat 50-tych przystosowany do obsługi szlaków górskich. Regularnie konserwowany wygląda na wciąż sprawny. Pozostałe to już po prostu złom.

Lokomotywownie to miejsca o których można pisać długo. Kolej jest skomplikowaną strukturą, bardzo rozbudowaną i wbrew pozorom różnorodną. Trzeba zdać sobie sprawę z rangi jaką odegrała. Zapisała bez wątpienia wielką kartę w historii cywilizacji.

P..O



remember your place.

[kopalnia piasku podsadzkowego i huta cynku i ołowiu w bukownie. pustynia, krajobraz rodem z sahary i to wszystko kilkadziesiąt kilometrów od krakowa. po co wybierać się na najsłynniejszą polską pustynię skoro tutaj można doskonale wczuć się w afrykański klimat. kopalnię doceniają także filmowcy. nasza wizyta miała jednak inny cel: zachwyt przemysłową stroną piaskowni. cały teren usiany jest torami, którymi biegnie transport piasku na sprzedaż. wzdłuż torów na drewnianych stojakach zwisają grube, elektryczne kable jak tłuste, czarne gąsienice pełzną po ziemi zasilając stalowe potwory na jednej nodze. te bestie to olbrzymie kopary do wydobywania piasku, sprzęt nienajnowszy, bo pochodzący podobno z lat 70-tych. wielototonowe koparki to jedyny pionowy element w tym morzu piachu. wyrastają jak gigantyczne fortece ze stali, wysokie na kilkanaście metrów, obsługiwane przez czworo ludzi, którzy pilnują ich non stop, sprawiają wrażenie jakby były jedynymi ostojami życia na tym „post atomowym" pustkowiu - budowlami przetrwalnikowymi zdegenerowanej rasy ludzkiej. kiedy nadchodzi noc koparki zaczynają rytualny taniec przemieszczeń. stalowa noga zostaje wprawiona w ruch, wydobywa się dudniący hałas - kilkadziesiąt metrów w ciągu nocy to wszystko na co stać molocha, jednak wystarczy, by wydobyć nową porcję piachu. podchodzimy do największej budowli, nieśmiało próbujemy wspiąć się na podstawę, nagle na schodkach pojawia się jakaś postać, to robotnik popołudniowej zmiany, wydziera się żeby nie włazić, ale po dłuższych namowach pozwala nam wspiąć się wyżej, na "taras widokowy" i do centrum obsługi. "tylko nie dotykajcie niczego - mechanizm jest pod napięciem" - mówi, a po chwili dodaje jeszcze: "dziś jest grzegorza, nie bójcie się" (?). rzeczywiście nie ma się czego bać, chociaż kopara buczy napompowana prądem jakby za chwilę miała eksplodować. dźwięk przypomina niektóre death ambientalne produkcje: masywne tony przepuszczone przez mikser, spotęgowane napięcie, od czasu do czasu elektroniczne piski i zgrzyty. ciekawe skąd schloss tegal czerpie natchnienie? nieopodal znajduje się także inny ciekawy do eksploracji obiekt - huta cynku i ołowiu. zakład pracuje pełną parą, ale sprawia wrażenie opustoszałego, jakby maszyny przejęły kontrolę nad procesem produkcyjnym. zewsząd wydobywa się para, cały zakład hałasuje w takt pracujących suwnic. część nadająca się do eksploracji to opuszczona wieża ciśnień i przylegający do niej murowany budynek. warto wyjść na dach i przyjrzeć się z góry skomplikowanym labiryntom rur prowadzących do huty. w środku pęknięta rura z której nieustannie tryska woda oraz kilka bardzo estetycznych, zardzewiałych zaworów. NOISE IS THE LANGUAGE WE USE!]

[cementownia w grodźcu, dzielnicy będzina. najstarsza, nieczynna cementownia w europie robi wrażenie nie tylko dlatego, że jest unikatem w skali światowej. kompleks szarych budynków, kominów, przejść wyróżnia się z otoczenia, jest przedmiotem intrygującym i nierealnym w przestrzeni miejskiej, zaskakuje nas swoim nagłym pojawieniem się na zakręcie. z zewnątrz budynki nie zdradzają swojego przeznaczenia, wyglądają jak dekoracja do filmu s-f - ośrodek badawczy mega korporacji z 2200 roku, dopiero wewnątrz dostrzegamy resztki kominów, pieców i zbiorników do wyrobu cementu. nic już tutaj nie działa, cementownia jest ruiną, ale emanuje z niej jakaś ponadczasowa godność, w całej swej nędzy zrujnowania, postrzępionych ścianach, odrapanych sufitach, zasypanych śmieciami chodnikach pulsuje jak nierozpoznana forma egzystencji, kieruje się własną niepojętą logiką - impuls życia przebiega ścieżkami cementowej świątyni.

eksploracja okazuje się bardzo trudna ze względu na brak podłogi, hale przecinają poprzeczne i równoległe progi czasami wysokie na kilka metrów. żeby dotrzeć do niektórych korytarzy trzeba skakać z jednego progu na drugi. w dole przestrzeń kamiennych wąwozów i niżej położone korytarze przypominające katakumby pierwszych chrześcijan, gdzie można było się ukrywać i niezauważenie przemieszczać pomiędzy salami. być może i dziś stara cementownia jest zamieszkała? jednak nawet kilkugodzinna wizyta nie pozwoli poznać wszystkich jej zakamarków i tajemnic- budowla jest introwertyczna, ospale i powoli odkrywa swoje wdzięki, cieszy się byciem niedostępną, jej sekrety mogą przeniknąć tylko ci, których ona sama wyznaczy - kochankowie oblepieni jej pyłem, w orgii poszukiwania, wiecznie nienasyceni. budowla każe walczyć, być z nią jak najdłużej, pozwala zbliżyć się do siebie, ale zaraz potem ucieka, prowadzi nieczystą grę. wolno jej to robić ponieważ jest piękna. szkoda tylko, że tak szybko musimy stąd wychodzić. mógłbym spędzić całe dnie na poznawaniu tego miejsca. trudności z dojazdem również nie dają nadziei na wielokrotne spotkania. pozostaje tylko ironia: przemijająca chwilo... trwaj.]

Daniel

pozdrowienia ze Skarżyska Kamiennej...

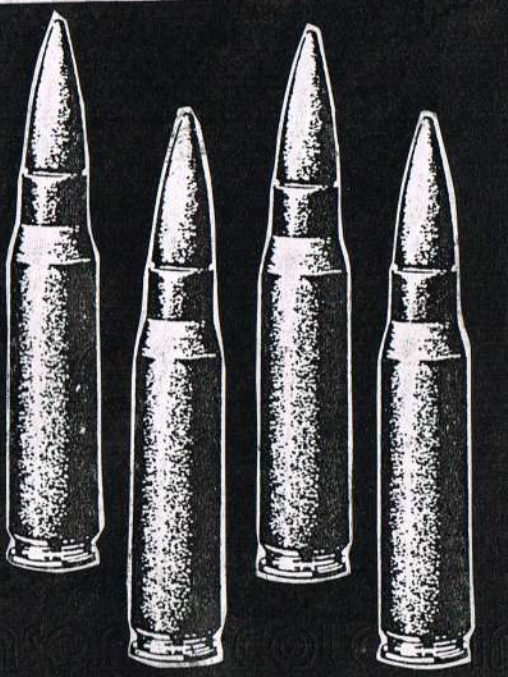
Skarżysko Kamienna nie należy do miast ładnych i przyjaznych. Jest jednym z najbrzydszych jakie znam. Jednak jego osobliwa brzydota aż przyprawia o zachwyt. Potworny, ponury moloch... ale nie pozbawiony wyrazu. W porównaniu, nawet zakopcone familoki na Śląsku zachowują powszechnie przyjętą przyzwoitość. Ten wizerunek ukazują też sprzedawane w kioskach pocztówki. Wybór nie jest duży. Na jednej widnieje socjalistyczne blokowisko i neogotycka, . ponura świątynia, na drugiej zdjęcie lotnicze stacji kolejowej i lokomotywowni. Przewodniki turystyczne dyplomatycznie pomijają temat miasta nad Kamienną. Po pierwsze ich rozkochani w romantycznym pięknie autorzy nie mieliby o czym pisać, po drugie nad tym miejscem zawsze wisiało widmo wojskowej cenzury.

Miasto od samego początku miało charakter przemysłowy i militarny. Kominy fabryki uzbrojenia i eksponaty wojskowe na trwałe wpisały się w jego krajobraz. Takie właśnie pejzaże zapamiętałem z różnych monografii. Kiedyś na bocznym torze stał zabytkowy pociąg pancerny, jednak jak głosi legenda został wysłany na plan filmowy skąd już nie powrócił. Mieszkańcy Skarżyska nie mogą tego wybaczyć. Opancerzone wagony stały się symbolem jego historii. Były przez pół wieku po prostu atrakcją, jedną z nielicznych zresztą. Pozostałe zabytki w większości również dotyczą tematu wojny oraz produkcji.

W Rejowie (dzielnica) istnieje muzeum militariów – wystawa maszyn do zabijania. Oprócz drobnych eksponatów w postaci broni ręcznej, setek mosiężnych pocisków i łusek, na obszernym placu rdzewieją wraki czołgów, samolotów, dział a nawet egzemplarz morskiego ścigacza i lokomotywy wąskotorowe. Eksponowane są m.in. miny morskie, torpedy okrętowe, wyłowione z bagien skorodowane korpusy niemieckich czołgów i dział samobieżnych. Po drugiej stronie ulicy piętrzą się porastające chwastami trybuny stadionu „Granat". Nazwa klubu sportowego także podkreśla militarny charakter miasta.

Pierwsze wzmianki o Skarżysku - Kamiennej pochodzą z końca XIIIw. Przez kilkaset lat była to niewielka osada wśród lasów. Z czasem wyodrębniło się kilka mało znaczących wsi. Już w XVIII w. rozwijał się w okolicy przemysł wydobywczo – hutniczy. Natomiast w pierwszych latach XX wieku tworzono tutaj liczne nowe przedsiębiorstwa, głównie tzw. zakłady żelazne. W 1920 roku w gminie Kamienna było już ponad 20 zakładów wytwórczych, w tym 6 zakładów branży metalowej, zatrudniającej ponad 1000 pracowników. Dalszych 1000 mieszkańców zatrudniały służby kolejowe. Potencjał gospodarczy oraz strategiczne położenie zadecydowały o wyborze gminy Kamienna, jako terenu wielkiej inwestycji. Chodzi o wybudowanie Państwowej Fabryki Amunicji, zwanej w skrócie PFA. Ta lokalizacja przyspieszyła uzyskanie praw miejskich. Kamienna otrzymała je dopiero w 1923r. Z historią miasta wiążą się ściśle losy Centralnego Okręgu Przemysłowego, którego Skarżysko stało się filarem . Od przeszło osiemdziesięciu lat jest miastem kolejarzy i robotników. Tak było już przed wojną, kiedy równolegle obok siebie funkcjonowały osiedla pracowników kolei i przemysłu zbrojeniowego coraz wyraźniej wytyczającego kierunek rozwoju Obecnie, spacerując ulicami nietrudno dostrzec licznych, przemykających mężczyzn w mundurach PKP i rzesze robotników śpieszących do fabryk. Swoje znaczenie miasto zawdzięcza krzyżującym się liniom kolejowym oraz bliskości drogi Kraków – Warszawa. Splatają się tutaj szlaki do Łodzi, Stalowej Woli, Warszawy oraz Krakowa.

Skarżysko składa się z dwóch, właściwie trzech części. Najstarsza wschodnia to przedwojenne osiedle odrapanych kamienic – tzw. „Kamienna", natomiast nową, usytuowaną po zachodniej stronie gigantycznej stacji kolejowej „Milicę", stanowią układy bloków mieszkalnych z epoki socrealizmu i schyłkowej dekady P.R.L.u.
Wyróżnia się jeszcze tzw. Skarżysko Zachodnie – ośrodek przemysłowy położony na południe od powyższych. Odizolowane rzeką, ukryte w lesie osiedle wolnostojących kamienic robotniczych pamiętające czasy międzywojenne, zdaje się być perłą w morzu prostopadłościennych form betonowych. Kiedyś musiało być rzeczywiście przyjazne i czyste. Dzisiaj zaniedbane, utopione w dzikiej zieleni straszy pasażerów przejeżdżających przez jego centrum pociągiem. Podobnie zresztą jak budynek tamtejszego przystanku PKP, jeszcze kilka lat temu świecący czystością i zagospodarowany, z obszerną poczekalnią i kasą biletową. Aktualnie jest kompletną ruiną z rozbitymi szybami, gęsto pokrytą graffiti. Ta właśnie strefa miasta znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Metalowych. W latach pięćdziesiątych wytwarzano w nich amunicję, którą następnie wysyłano na wojnę do Korei. Już w latach trzydziestych produkowano w Zakładach sprzęt militarny. Dlatego fabryka stała się celem licznych nalotów bombowych we wrześniu 1939r. Przy okazji znacznie ucierpiały instalacje kolejowe. Później przemysł zbrojeniowy w Skarżysku przejęli Niemcy. W 1945r. ewakuowano maszyny na zachód pozostawiając zdemolowane, opustoszałe hale fabryczne.



Lata świetności miasta nadeszły wraz z nastaniem epoki socrealizmu. Na początku lat 50-tych wybudowano osiedle Milica, rozbudowano przemysł i strukturę kolejową. Kolejne dekady przyniosły budowę dużych osiedli mieszkaniowych. W efekcie Skarżysko przeobraziło się w wielkie, ponure blokowisko, agresywnie wtopione w krajobraz lasów sosnowych. Obecnie liczy ponad 50 tys. mieszkańców.

Studiując plan miasta łatwo wyodrębnić jego poszczególne fazy rozwoju. Odcinając kolejno zewnętrzne tkanki w końcu pozostaje centralna – najstarsza część. Wyznacza ją teren stacji kolejowej i rozległa przestrzeń przed kwadratowym betonowym blokiem pawilonu handlowego, zwanego przez autochtonów „bunkrem".

Budynek stacji zachował się w oryginalnym stanie. Dzisiaj to śmierdzący stęchlizną i opanowany przez „lumpen proletaryat" gmach. Kiedyś działała wewnątrz świetlica, biblioteka... a nawet specjalny pokój dla matek z małymi dziećmi. Nic dziwnego, że czasy P.R.Lu są wspominane przez tutejszych z sentymentem. W poczekalni na przestrzeni dziejów brzmiały z radiowych megafonów polskie przedwojenne ballady, nazistowskie marsze i niewątpliwie najbardziej pasujące do Skarżyska, adekwatne do jego atmosfery hymny socjalistyczne. Ulicami przetaczały się pochody pierwszomajowe, tłumy robotników w długich popielatych płaszczach i czarnych beretach, umundurowana w białe koszule młodzież, utemperowane przez system chłopstwo z okolicznych wsi składało hołd socjalistycznemu „szczęściu". Aura miejsca skłania do refleksji nad pogmatwaną historią ostatniego stulecia. „To miasto umiera" powiedział jeden z zaczepionych przeze mnie przechodniów. „Popatrz na ulice, tu wszystko niszczeje". Rzeczywiście najbardziej aktywni wydają się zbieracze złomu. Wydłubują żelastwo z każdej dziury. Zrywają włazy do kanałów, kratki ściekowe, kradną sprzęt kolejowy, wykuwają instalacje ze ścian opuszczonych budynków. Skarżysko zostało oszukane przez następujące po sobie systemy. Lata pozornego dobrobytu okazały się tylko epizodem. Swoje „pięć minut" ma dawno za sobą. Teraz zapomniane rdzewieje ...na wysypisku cywilizacji .

Po dumnych czasach pozostało tutaj wiele pamiątek. Z pomnikowego odrzutowego myśliwca i czołgu pozostały tylko popękane cokoły. Wysoki betonowy szkielet to niedokończona konstrukcja hali sportowej..... można wymieniać. Wyraźnie rzuca się w oczy kubatura rozgrzebanej i pozostawionej budowy oddziału szpitala. Jednak najbardziej drastyczne przykłady znajdują się we wschodniej strefie miasta.

Fabryka Benzyl:

Kilkaset metrów od koryta rzeki Kamiennej w Skarżysku istnieje duży kompleks zdewastowanych obiektów poprzemysłowych. Z daleka bardziej przypominają ruiny zespołu pałacowego czy nawet renesansowego zamku niż fabryki. Zza odrapanych murów, zawalających się połaci dachowych oraz nieprzebytych stert śmieci i gruzu wyrasta czteropiętrowa baszta, której wierzchołek wieńczy ozdobna attyka i symbol skrzyżowanych kilofów. Przyciągają uwagę ciekawe detale w elewacjach sąsiednich budynków, szczególnie okrągłe okna i ozdobne nadproża. To niewątpliwie najstarsza część zespołu. Prawdopodobnie powstała jeszcze w XIX w. Pozostałe budynki to już pamiątka sprzed niespełna pół wieku.

Niestety nie znalazłem nigdzie informacji na temat historii fabryki. Wiadomo, że powszechnie nazywano ją „Benzyl" i przez ostatnie kilkadziesiąt lat działalności prowadzono w niej produkcje środków chemicznych. Ostry odór chemikaliów czuć ze znacznej odległości. Przypomina

woń chloru, momentami karbidu. Jest bardzo nieprzyjemny. Dłuższy pobyt w zasięgu chemicznego fetoru naraża na zatrucie, a przynajmniej odruchy wymiotne. Do Benzylu nie powinni się zbliżać ludzie podatni na uczulenia. Wiadomo, że ziemia wokół jest przesiąknięta trucizną. Przez dziesiątki lat zanieczyszczenia odkładały się w glebie, osadzały na ścianach budynków, były wchłaniane przez organizmy. Zieleń sukcesywnie zarastająca teren fabryki wydaje się inna. Rośnie na gruncie zbudowanym z gruzu, kłębów waty szklanej, kawałków papy i szarego pyłu. Na placu przed walącą się halą leżą kawałki dziwnej substancji, bryły żółtego kryształu. Jest ich mnóstwo. To zapewne półprodukt lub resztki surowca. Wszędzie dużo szkła, rdzy i połamanych płyt eternitowych.

Kompleks jest rozplanowany na rzucie nieregularnym. Przedzierając się przez labirynt ruin można napotkać ogrodzenia z drutu kolczastego, czynne hale magazynowe, zamknięte bramy, za którymi wyraźnie jeszcze coś działa.

Najlepszy efekt daje odbijający się od ścian nieczynnej hali odgłos pracującej w sąsiedztwie maszyny (sprężarki?). Noise w najczystszej postaci, najbardziej autentyczny z najbardziej ekstremalnego środowiska! Natężenie hałasu jest tak duże, że ściany aż trzęsą się przenosząc drgania. Nie znając źródła dźwięku można się przestraszyć. Odgłos atakuje niespodziewanie, w zagruzowanym korytarzu, na zaśmieconej klatce schodowej kiedy wychodzisz z wytłumionego przez watę szklaną i eternit pomieszczenia. Nie jesteś przygotowany na jego nadejście a zaskoczenie tylko potęguje efekt.

Wewnątrz olbrzymiej hali, obdartej przez złomiarzy z jakichkolwiek elementów metalowych, nawet dźwigarów konstrukcyjnych, wataha brudnych dzieciaków pali ognisko ze śmieci. Płoną opony, worki foliowe, zapleśniałe drzwi. Dzieci nieufnie patrzą, rzucają krótkie spojrzenia, później odwracają wzrok, chowają twarze. Niektóre przydeptują niedopałki. Tutaj wszystkich znają, ale nie wiedzą kim jest ten nieznajomy? Dzieciństwo spędzone w takiej scenerii odreagują w przyszłości. Czy kiedykolwiek uda im się stąd wyrwać? Będą takie same jak ich podwórko – agresywne, dzikie, maksymalnie zdegenerowane.

Krajobraz dziedzińca fabrycznego przypomina filmowe migawki zbombardowanego Drezna, zburzonej Warszawy czy Berlina. Wszędzie sterczą odrapane ściany, zalegają zwały gruzu. Zupełnie jak po przejściu frontu. Najlepiej zachowany jest budynek biurowca. W prawdzie pozbawiony okien, balustrad na klatkach schodowych, to jednak stosunkowo mało zawilgocony i zaśmiecony. Poza wspomnianymi dzieciakami nikogo tu nie ma. Do najbliższego osiedla zasyfionych kamienic nie jest blisko. Ludzie wyraźnie omijają to miejsce. W każdym mieście istnieją takie „zakazane strefy", tereny wyklęte, które po prostu się omija. Na peryferiach średniowiecznych ośrodków miejskich zakładano cmentarze dla zmarłych na trąd. Grzebano tam nie tylko zwłoki ale także skażone przedmioty, palono ubrania i przedmioty osobiste. Cmentarzyska zwane „grzebalcami" mieszkańcy omijali szerokim łukiem w obawie przed zarażeniem. Odpowiednikiem „grzebalca" jest tutaj „Benzyl" usytuowany również satelitarnie względem osiedli mieszkaniowych, skażony odpadkami chemicznymi. Kiedy próbowałem dotrzeć do tej fabryki, zapytałem o drogę przypadkowego przechodnia. Zmierzył mnie wzrokiem, po czym wyraźnie zdumiony wskazał kierunek. Na końcu dodał, że „to przecież tylko śmierdzące ruiny i nic tam nie ma, a w ogóle to czego tam szukam?"

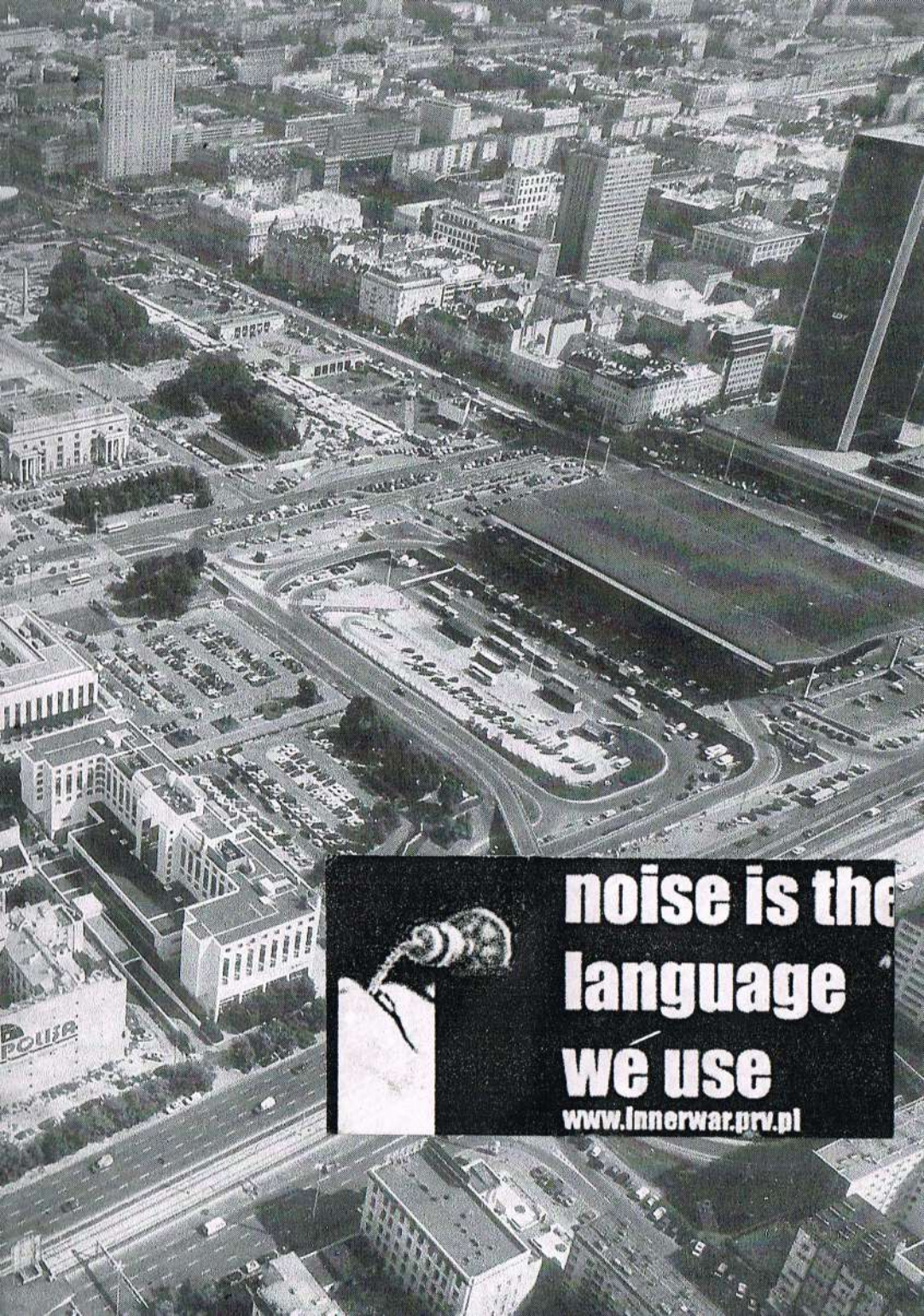
Benzyl znajduje się wewnątrz dzielnicy przemysłowej. Obok istnieje duże złomowisko, budynki przedwojennej odlewni, składy i magazyny kwasu solnego. To wszystko jest względnie słabo pilnowane. Powołując się na fikcyjną gazetę, zawód dziennikarza można dostać się niemal wszędzie, nawet do wnętrza hal.

Część zakładów ukryta jest w pobliskim lesie. Można tam trafić idąc wzdłuż zarośniętej krzakami bocznicy kolejowej. Ostatni wagon zjechał z niej nie wcześniej jak dwadzieścia lat temu. Świadczy o tym stopień naturalnej dewastacji. Na większym odcinku tory są po prostu zasypane. Kiedyś bocznica musiała być często wykorzystywana. Nie opłacałoby się przecież budowy przejazdu i budki dróżnika, gdyby pociąg przekraczał ulicę rzadko. Teraz po szlabanach nie ma śladu. Z rogatki zachował się tylko zdemolowany budynek. Penetrując lasy wokół Skarżyska Zachodniego natknąłem się na resztki ogrodzenia z drutów kolczastych i zardzewiałe wieżyczki strażników. Opuszczony kompleks w środku lasu przypominał pozostałości sowieckich łagrów na Syberii, jak na zdjęciach w prasowym reportażu.

Skarżysko kryje jeszcze wiele interesujących miejsc. Choćby stara lokomotywownia to obiekt godny uwagi. Jest w połowie zniszczona. Egzemplarze spalinówek ST44 są przechowywane poza hangarem na torach wokół tarczy wachlarzowej. Na wyposażeniu L.S. są nawet dwa tzw. Rumuny – lokomotywy spalinowe przystosowane do przewozu składów towarowych. Ze względu na przestarzałość konstrukcji i koszty eksploatacji są powoli wycofywane z taboru na terenie całego kraju. Rumun potrafi ciągnąć skład kilkudziesięciu wagonów wyładowanych węglem, w sumie nawet do 40 tys. ton. Jest egz. Sm48, kilka popularnych Sm42 i Sp42 oraz arcyciekawy skład techniczny złożony z podbijarek, wagonów ratunkowych, dźwigu trakcyjnego i pługu do odśnieżania torowisk.

Miasto w swojej brzydocie jest fascynujące. Połączenie brudu, betonu i rdzy przybiera tu formy niezwykle ekspresyjne. Skondensowana porcja syfu działa nadzwyczaj inspirująco. Gdyby nie to, nie zwróciłbym na Skarżysko większej uwagi. Uwielbiam spacerować dzikimi ulicami Kamiennej, zagłębiać się w bramy podwórek, podziwiać stację kolejową z wiaduktu. Poza tym jest wyznacznikiem charakterów systemów, dzięki którym wyrosło i upadło– studium ich wątpliwej wartości, dowodem doczesności i symbolem degrengolady.

P..O


noise is the
language
we use
www.innerwar.prv.pl

Survival Research Laboratories to ekstremalna grupa teatralna zajmująca się urządzaniem pirotechnicznych przedstawień z udziałem zbudowanych przez siebie maszyn. Plejada piromanów i destruktystów. Ich „inscenizacje" przybierają formę pełnych technologii i wybuchów batalii. W swoich pokazach kreują wizję świata opętanego techniką i wojną. Wszędzie maszyny, ruch, dynamizm, detonacje, ogień, pożar, walka i zapach spalin. Czasem tym wydarzeniom towarzyszyła atmosfera skandalu o zasięgu wręcz politycznym. Nazwa cyrku destrukcji została zapożyczona z militarnego magazynu „Solider of Fortune" - pisma dla żołnierzy najemnych i miłośników broni. W działaniach SRL wszystko ma swoje znaczenie. Ich sztuka jest pełna symboli i analogii. Sam tytuł , (w tłumaczeniu „Laboratoria Badawcze Przetrwania") odnosi się do nazw wielkich korporacji, których mechanizmy funkcjonowania i technostruktura od początku były przedmiotem zainteresowania członków zespołu.

SRL założył Mark Pauline. Już od połowy lat sześćdziesiątych był uwikłany w działalność kontrkulturową i artystyczny terroryzm. Wywodził się ze środowiska młodocianych przestępców. Swój okres młodzieńczy spędził w ferajnie gangsterów grasujących po ulicach na motorach. Być może wtedy zaszczepił w sobie uwielbienie do afer, maszyn i pasję niszczenia. Później pracował w bazie lotniczej na Florydzie i studiował kierunki techniczne w Londynie i we Włoszech. Następnie, po powrocie do rodzinnego miasta jako uczestnik rozwijającego się ruchu punk brał udział w rozmaitych anarchicznych dywersjach, m.in. wojnie plakatowej oraz akcjach modyfikowania ulicznych billboardów. SRL zrodził się pod koniec lat 70-tych w realiach ogarniętego punkową rewolucją San Francisco. Inicjatywa trafiła zatem na najbardziej podatny grunt i nie był to zapewne zbieg okoliczności. Aura nihilistycznego buntu skutecznie podsycała zapał artystów. Indywidualiści i bardziej wrażliwi zaczęli dobitnie pokazywać światu co dla nich znaczy.

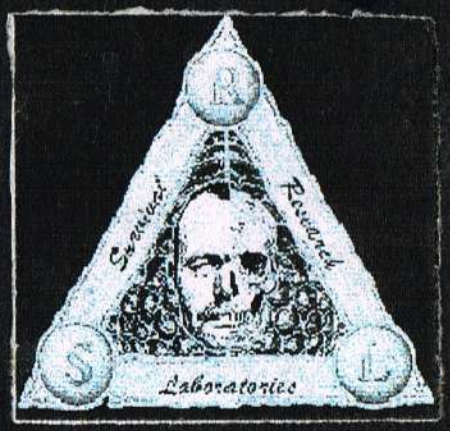
Pierwszy performance pt: „Machine Sex" miał miejsce 25 lutego 1979r. na stacji benzynowej Chevron przy akompaniamencie muzyki zainspirowanej „Obcym" Alberta Camusa. 25 lutego 1979r. Pauline przygotował pokaz eksplodujących szklanych pocisków. Widowisko pod obiecującym tytułem „Hałas" przyciągnęło uwagę przechodniów, z których przypadkowo nikt nie odniósł obrażeń.

Prawdziwy rozgłos przysporzyło grupie dopiero zniszczenie makiety twarzy Leonida Breżniewa. Tytuł „Możliwości destrukcyjne zapewnione" w pełni odzwierciedlał charakter widowiska. Polegało na ostrzelaniu wizerunku z wyrzutni rakietowej. W obiegu ukazały się nawet nagrania video z przeprowadzonej akcji. Ich popularność sprawiła, że rządy NRD i Czechosłowacji zakazały rozpowszechniania materiału.

To świadczy o niebagatelnym zasięgu propagandy Laboratoriów oraz jej niebywałej jak na tak krótki staż, sile politycznego znaczenia.

Większość pokazów teatralnych miała charakter militarny . W grudniu 1980r. w Kezar Pavillon przygotowano spektakl „Pearl Harbor Day", gdzie po raz pierwszy SRL posłużyli się stworzonym przez siebie systemem zdalnie sterowanych wyrzutni rakietowych. W ramach performancu przedstawiono pociski obcinające głowy wykonanym z kartonu żołnierzom obok pojedynków odpalonych rakiet. Tło stanowiła kompozycja muzyczna autorstwa Monte Cazzy oraz zespołu Factrix.

Lokalna stacja telewizyjna zdecydowała się na emisję 120-sekundowego clipu SRL, „Dramatycznej relacji z życia drapieżnika", gdzie rolę głównego aktora grał zbudowany specjalnie na tę okazję robot. Spektakl pt: „A



SHORT EXCURSION INTO THE BOTTOMLESS PIT OF EVERLASTING FIRE", przedstawiony w scenerii parkingu Cadillaca transmitowano dla 500 tysięcznej rzeszy widzów. Gwoździem bijącego rekordy oglądalności programu okazała się wyrzutnia eksplodujących rakiet.

Do najbardziej spektakularnych a zarazem niebezpiecznych akcji Pauline zalicza „AN UNFORTUNATE SPECTACLE OF VIOLENT SELF-DESTRUCTION" polegający na symulowaniu katastrof za pomocą złożonego z wielu elementów kilkutonowego sprzętu. Przedstawiono wybuchające roboty, lasery i ogniste katapulty w połączeniu z wprowadzeniem robotów organicznych, których stalowy szkielet uzupełniono kawałkami mięsa. Silniki zainstalowane w obleczonej świńską skórą maszynie poruszały naturalną głową krowy. Pauline: „Kiedy silnik był podłączony, robot wpadał w wibracje i trząsł się, tak jakby był chory, zupełnie jak w gorączce. Do jednej z jego kończyn był podłączony kabel. Jeśli kiedykolwiek widzieliście zwierzę potrącone przez samochód, to możecie sobie wyobrazić wykonywane przez niego ruchy. Podniósł też ramię i walił nim po bezwładnie przesuwającej się głowie. Na scenie owinęliśmy go w papier jakiego używa się do pakowania mięsa. Ubrany w fartuch rzeźnika, rozerwałem papier, a Monte zaczął strzelać do robota eksplodującymi strzałami".

Przy okazji kolejnej imprezy uczestnicy jeździli pośród płonących zbiorników z benzyną na pojazdach własnej konstrukcji. Detonowano bomby, odpalano miotacze ognia i uruchomiono sterowany za pomocą radia mini-czołg, który na skutek awarii systemu sterowniczego zaatakował publiczność.

SRL cechuje radykalizm poglądów. Pauline na łamach magazynu „Exposure" stwierdził, że artyści którzy nie czują potrzeby nawiązania kontaktu z technologią mogą się okazać zbędni dla kultury. Uważa , że każda technologia ma swoje źródło w wojskowych laboratoriach, sponsorowanych przez super mocarstwa. Program SRL zakłada zwrócenie uwagi odbiorców na rzeczywiste pochodzenie zdobyczy techniki. Grupa dąży do wyprodukowania maszyn, których połączenie z operatorem byłoby niewidzialne. Dzięki temu spektakle przybrałby formę bardziej autentyczną.

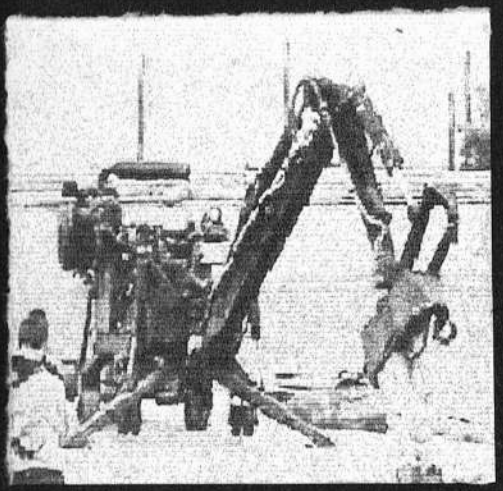
Zainteresowanie procesami technologicznymi i wzajemną relacją pomiędzy człowiekiem a maszyną to przedmiot badań SRL. Pauline jest nawet częstym gościem sympozjów poświeconych technologii i przyszłości planety. Penetruje wciąż złomowiska i wnętrza

opuszczonych fabryk w poszukiwaniu części do budowy następnych maszyn. Jego technologiczne rzeźby imitują roboty, ludzi, szkielety prehistorycznych gadów, militaria, pojazdy kosmiczne i maszyny z jakimi na co dzień się spotykamy. Repertuar przypomina działalność grupy Mutoid Waste Company – przekształcającej złom w gigantyczne kukiełki. Różnica polega na zastosowaniu przez Laboratoria środków pirotechnicznych i działań teatralnych na znacznie większą skalę.

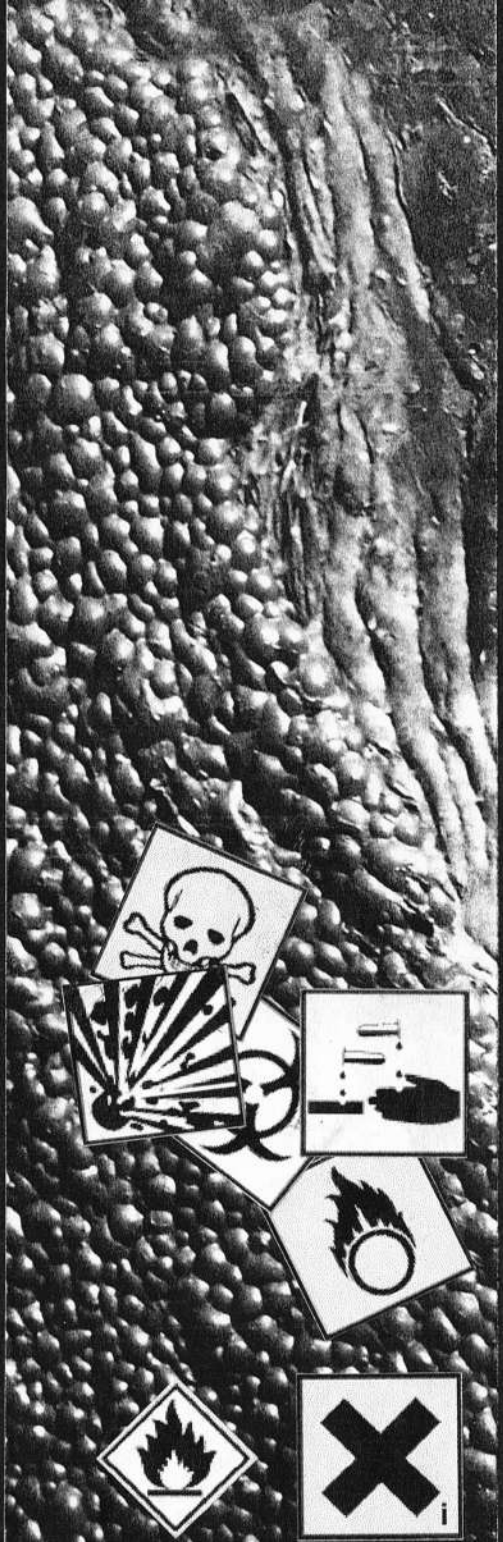
W ciągu 20 lat istnienia powstało mnóstwo takich rzeźb. Inicjator akcji w wyniku wypadku do jakiego doszło podczas eksperymentów z paliwem stracił kilka palców. To jednak nie zniechęca go do dalszych działań. Podobnie jak konflikt z lokalną strażą pożarną, która zabrania grupie występów w San Francisco. Z zatłoczonych ulic i parkingów SURVIVAL RESEARCH LABORATORIES przeniosła działalność na przedmieścia na teren opuszczonych zakładów przemysłowych. Jeden z występów miał miejsce wewnątrz hali nieczynnej lodowni. Aranżacja, choreografia robotów jak i sceneria powodują, że pokazy ogląda się jak film s/f. Kadry z robotyczno – batalistycznych akcji wydają się być wycięte wprost z filmów o wojnach gwiezdnych i buncie maszyn.

Inicjatywa zachwyca pomysłowością, radykalizmem i zacięciem twórczym. Nie są żadnym gównianym teatrzykiem utrzymywanym tylko dla zasady za pieniądze z góry. Przy nich te wszystkie rodzime kółka teatralne, szkolne spektakle i oklepane sztuki rażą swoją banalnością i brakiem inwencji. W porównaniu są po prostu żenujące. Nadejdzie czas kiedy roboty wyprodukowane przez SRL i obdarzone przez swoich stwórców pasją niszczenia samodzielnie rozprawią się z tym chłamem.

Opracowane na podstawie tekstu zawartego na stronie :http://neurobot.art.pl, oraz materiału ze strony www.srl.org.



www.srl.org



INDUSTRIAL NATION